@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
04/2018

Warszawski Transport Publiczny



Komunikacja miejska - nasza wspólna sprawa


17
3151

AKTUALNOŚCI

4 Zmiana rozkładu linii S9

4 Nowa linia połączyła Legionowo i Marki

5 Prace na kolejowej linii otwockiej

5 W Łomiankach ruszył Punkt Sprzedaży Biletów

6 Ulgi dla seniorów -akcja informacyjna

6 Powstała Rada Warszawskiego Transportu Publicznego

TEMAT NUMERU

7 O komunikacji miejskiej należy rozmawiać

9 Dzieci chłoną wiedzę o komunikacji

11 Komunikacja uczy jak być ekologicznym

14 Komunikacyjna etykieta - dla dzieci i dorosłych

HISTORIA TRANSPORTU

20 Komunikacyjna gra w kolory (cz. II)

@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Skład: Maciej Beister

Nakład: 11 038

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy.

O komunikacji miejskiej warto i trzeba rozmawiać. Każdy znajdzie w nim coś ciekawego, a przy okazji można posiąść wiedzę na temat wielu, ważnych społecznie, zagadnień takich jak ekologia czy dbanie o wspólną przestrzeń.

Szczególnie wdzięcznymi słuchaczami są dzieci, u których od najmłodszych lat można kształtować prawidłowe postawy i przekonywać, że warto korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego.

Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego kieruje do szkół ofertę zajęć z wychowania komunikacyjnego "Nasza wspólna sprawa - ekologiczna Warszawa". Uczniowie stołecznych szkół podstawowych mogą się dowiedzieć m.in. jak wielu samochodów trzeba użyć, żeby przewieźć tylu pasażerów, ilu zmieści się w jednym tramwaju. Poznają również tajemnice autobusów elektrycznych, których coraz więcej będzie na warszawskich ulicach.

Nie zapominamy jednak również o starszych, dlatego każdego roku, przy okazji Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, organizujemy gry miejskie. W zeszłym roku uczestnicy bawili się pod hasłem „Misja SmogOff”.

Ważne jest także, by wiedzieć, nie tylko do czego służy transport zbiorowy. Trzeba wiedzieć, jak się w nim zachować, by uprzyjemnić podróż nie tylko sobie, ale także innym pasażerom. Zachęcamy do zapoznania się z przeglądem naszych działań edukacyjnych. Życzymy przyjemnej lektury!

Zachęcamy do lektury

Zmiana rozkładu linii S9

4 kwietnia zmienił się rozkład jazdy SKM linii S9. Pasażerowie z Wieliszewa i Legionowa - w porannym szczycie - wygodniej dojadą do Warszawy.

11 marca zarządca infrastruktury, spółka PKP PLK, wprowadziła zmianę rozkładu jazdy przesuwając godzinę odjazdu porannego pociągu linii S9, którym mieszkańcy stołecznej aglomeracji dojeżdżają do pracy czy szkoły. Zarząd Transportu Miejskiego wraz z SKM, zwrócił się do PKP PLK o przywrócenie wcześniejszej godziny kursowania tego składu. Wniosek został pozytywnie rozpatrzony.

Dzięki temu od 4 kwietnia pociąg linii S9 odjeżdża z Wieliszewa o godzinie 6.39, a z Legionowa o godzinie 6.47, czyli o cztery minuty wcześniej niż przed marcową zmianą rozkładu. Odjazdy pociągów Kolei Mazowieckich oraz SKM S3 nie zmieniły się.



Nowa linia połączyła Legionowo i Marki

Od poniedziałku, 19 marca pasażerowie mogą podróżować nową linią L33, która łączy Legionowo, Józefów i Rembelszczyznę z centrum Marek. Kolejna nowa linia autobusowa – L45 – została uruchomiona w gminie Radzymin. Zmieniły się też trasy autobusów linii L31 i L40.



Autobusy linii L33 kursują w dni robocze, z częstotliwością co ok. dwie godziny, na trasie:
LEGIONOWO (MICKIEWICZA) – Sowińskiego – Piłsudskiego – Jagiellońska – Zegrzyńska – Strużańska – Polna – Słoneczna – Gen. Roi – DW 632 przez Józefów, Kąty Węgierskie, Rembelszczyznę, Puszczę Słupecką – Marki: Legionowa – Piłsudskiego – **MARKI (REJTANA)** (powrót: Piłsudskiego – Bandurskiego – Okólna – Słoneczna – Piłsudskiego).
Nowa linia zapewnia wygodny dojazd do zakładów przemysłowych zlokalizowanych w gminie Nieporęt i Markach.

Autobusy linii L31 zmieniły trasę i jeżdżą głównie w gminie Nieporęt:
PKP DĄBKOWIZNA - Wólka Radzymińska: Szkolna – Topolowa – DW631 – Białobrzegi: Pogonowskiego – Nieporęt: Pogonowskiego – Wojska Polskiego – Białobrzegi: Wojska Polskiego – Beniaminów: Fortowa – Łąki: Weteranów – Radzymin: Weteranów – al. Jana Pawła II – 3 Maja – **TRAUGUTTA (RADZYMIN)** (powrót: 3 Maja – Polskiej Organizacji Wojskowej – Głowackiego – Wyszyńskiego – Weteranów)

A w wybranych kursach dojeżdżają także do przystanku **PL. WOLNOŚCI** w Nieporęcie.

Nowa linia w gminie Radzymin

Nowa linia autobusowa od poniedziałku pojawiła się również w gminie Radzymin. Autobusy oznaczone numerem L45 jeżdżą trasą:
PKP DĄBKOWIZNA – Wólka Radzymińska: Szkolna – Sieraków: Sienkiewicza – Słupno: Żeromskiego – al. Jana Pawła II – Marki: węzeł z DW 631 – Nadma: Pólko – Rzeczna – Stara – Szkolna - Jaworówka – Marki: Piłsudskiego – **CH MARKI** (powrót: **CH MARKI** - Piłsudskiego – Nadma: Jaworówka – Szkolna – Stara – Rzeczna –Pólko – Słupno: al. Jana Pawła II).

Autobusy linii L40 nie jeżdżą już na kursach skróconych: **PUSTELNIK (MARKI) – SZKOLNA (NADMA)**.

Prace na kolejowej linii otwockiej

Od 26 marca do 14 kwietnia pociągi linii S1 oraz R7 pomiędzy przystankami Warszawa Falenica i Warszawa Wawer jeżdżą po jednym torze. Pasażerowie mogą skorzystać z zastępczej linii autobusowej ZR7.

Prace związane są z budową Południowej Obwodnicy Warszawy. Część pociągów linii S1 została skrócona do stacji Warszawa Wschodnia i Warszawa Falenica lub przystanku Warszawa Międzylesie. W tym czasie będą jeździły autobusy uruchomionej przez Koleje Mazowieckie linii zastępczej ZR7. Autobusy jeżdżą trasą:
ZR7: **WIATRACZNA** – Grochowska – Płowiecka – Błękitna – Widoczna (powrót Widoczna) – Patriotów (jezdnia zachodnia) – Marszałka Józefa Piłsudskiego – Hugona Kołłątaja – Stanisława Staszica – Powstańców Warszawy – Orla – **ORLA** (powrót: Orla, Świderska).

Przystankiem granicznym pomiędzy 1. i 2. strefą jest **WĄSKA**.

Honorowanie biletów

Bilety ZTM (wszystkich rodzajów) są honorowane w pociągach KM na odcinku Warszawa Zachodnia – Śródborów oraz w autobusach zastępczej komunikacji linii ZR7, uruchamianych przez KM, na całej trasie.

Bilety ZTM wydane na 2. strefę zachowują ważność w autobusach linii ZR7 na odcinku **WĄSKA – PKP FALENICA**.

Pasażerowie z biletami „kartonikowymi" ZTM, które nie zostały wcześniej skasowane, są zobowiązani do ich skasowania przez trwałe napisanie na ich odwrocie daty i godziny rozpoczęcia przejazdu w formacie 24-godzinnym, czyli np. 26.03. godz. 08:55, a posiadacze biletów zakodowanych na WKM muszą je uprzednio aktywować.
Bilety Kolei Mazowieckich (wszystkich rodzajów, do odpowiednich stacji lub sieciowe) są honorowane w:

- w pociągach SKM linii S1 na odcinku Otwock – Warszawa Zachodnia
- w autobusach linii: 115, 119, 125, 142, 161, 213, 219, 305, 521, 523, 525, 702 – na całej trasie, oraz w autobusach i tramwajach kursujących ciągami pokrywającymi się z trasą ww. linii
- w autobusach i tramwajach kursujących ciągami ulic:
  - Wiatraczna – al. Waszyngtona – aleja i most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – pl. Zawiszy – Al. Jerozolimskie/Grójecka – Kopińska – Dw. Zachodni,
  - Rondo Daszyńskiego – Towarowa – Pl. Zawiszy,
  - Rondo ONZ – al. Jana Pawła II – Dw. Centralny,
  - Metro Świętokrzyska – Marszałkowska – Waryńskiego / Marszałkowska – Nowowiejska – Metro Politechnika
- w linii metra M1 na odcinku Świętokrzyska – Politechnika oraz M2 na odcinku Stadion Narodowy – Rondo Daszyńskiego.



W Łomiankach ruszył Punkt Sprzedaży Biletów



Od 16 marca w Łomiankach działa już punkt, w którym można kupić bilety z taryfy Zarządu Transportu Miejskiego i spersonalizować Warszawską Kartę Miejską.

Od piątku mieszkańcy Łomianek zyskali miejsce, w którym mogą załatwić szereg spraw związanych z Warszawskim Transportem Publicznym.

Punkt Sprzedaży Biletów został zlokalizowany w siedzibie Urzędu Miejskiego przy ul. Warszawskiej 115 (pokój nr 2). Można tam kupić bilety z taryfy ZTM (z wyjątkiem biletów na okaziciela), personalizować Warszawską Kartę Miejską, zwrócić oraz przekodowywać bilety. Dostępna jest płatność zarówno gotówką jak i kartą.

Punkt działa od poniedziałku do piątku, w następujących godzinach:

- **poniedziałek, czwartek – 10.30 – 17.30,**
- **wtorek, środa i piątek – 08.30 – 15.30.**

Od 1 stycznia Łomianki zostały włączone do 1. strefy biletowej. Warszawska komunikacja miejska po raz pierwszy zaczęła dojeżdżać do gminy Czosnów, która znalazła się w 2. strefie biletowej. Pasażerowie mogą skorzystać z linii 150, 250, 750 i N56. Płacą też mniej za bilety.

Ulgi dla seniorów – akcja informacyjna

Zarząd Transportu Miejskiego przypomina pasażerom o przysługujących im przywilejach w Warszawskim Transporcie Publicznym.

Na podstawie uchwały warszawskich radnych z 6 kwietnia 2017 r. osoby, które ukończyły 65. rok życia mogą podróżować komunikacją miejską po zakupieniu imiennego Biletu Seniora, ważnego przez 365 dni od momentu skasowania. Taki bilet w cenie 50 zł uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów w 1 i 2 strefie. Z kolei na podstawie uchwały z 25 sierpnia 2016 r. pasażerowie, którzy ukończyli 70 lat, mogą korzystać z przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym bezpłatnie.

Uwaga, z Biletu Seniora i bezpłatnych przejazdów mogą korzystać nie tylko warszawscy seniorzy, ale także mieszkańcy innych miast i goście z zagranicy. Pasażer, korzystający z przysługujących mu uprawnień, powinien jednak mieć ze sobą dokument tożsamości, poświadczający datę urodzenia.

Chcemy aby, z uprawnień mogli korzystać wszyscy pasażerowie, dlatego będziemy informowali o tych możliwościach. Osoby, które przy składaniu wniosku o spersonalizowanie Warszawskiej Karty Miejskiej podały dobrowolnie dane kontaktowe: numer telefonu, adres email lub adres zamieszkania, otrzymają przypomnienie.

Akcja informacyjna ma być prowadzona cyklicznie. W pierwszej grupie znalazły się osoby, które ukończą 65. lub 70. rok życia między 23 marca a 24 kwietnia 2018 roku. ■



Powstała Rada Warszawskiego Transportu Publicznego

Jakimi tematami powinna zajmować się Rada Warszawskiego Transportu Publicznego? Kto powinien w niej zasiadać? Jakie będą zasady jej działania?

Rada, powołana przy Zarządzie Transportu Miejskiego, będzie miejscem wymiany opinii, zbierania sugestii oraz informacji od przedstawicieli różnych środowisk na temat funkcjonowania komunikacji w stolicy i aglomeracji. Podczas pierwszego, inicjującego spotkania, zainteresowani mogli poznać zasady jej prac. Zaproponowano również tematy, którymi Rada Warszawskiego Transportu Publicznego powinna się zająć, a także dokonano wyboru przedstawicieli organizacji społecznych, ekologicznych i zrzeszających przedsiębiorców.

W pierwszych spotkaniach wzięła udział Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy. Wśród tematów zaproponowanych przez organizatorów do podjęcia w dalszych pracach Rady znalazł się tabor elektryczny i różne rodzaje napędów pojazdów komunikacji miejskiej, zagadnienia taryfy i nowego systemu biletowego, czy priorytetów w ruchu dla transportu publicznego. Wspomniano także o węzłach przesiadkowych, komunikacji w aglomeracji, zasadach korzystania z transportu zbiorowego, kształcie układu komunikacyjnego, systemach informacji pasażerskiej, bezpieczeństwie w komunikacji miejskiej, nadzorze ruchu i komunikacji zastępczej oraz o komforcie podróży.

Wybrano również przedstawicieli, którzy wezmą udział w pracach Rady. Powołano także rezerwowych członków, mogących zastąpić osoby, które z różnych przyczyn nie będą w stanie uczestniczyć w kolejnych spotkaniach. W ramach grupy społecznej do Rady weszli: Longinus Kawka z Warszawskiej Rady Seniorów, Anita Siemaszko ze Stowarzyszenia Kobiet Niepełnosprawnych oraz Agnieszka Krzyżak-Pitura z Fundacji Rodzic w Mieście. Członkiem rezerwowym została Maria Pokój z Warszawskiej Rady Seniorów.

Na członków Rady w ramach grupy ekologicznej wybrano: Łukasza Bieleckiego z Zielonego Mazowsza oraz dr. Wojciecha Szymalskiego reprezentującego Instytut dla Ekorozwoju. „W rezerwie" pozostała Magdalena Popławska ze Stowarzyszenia Zieloni RP. Przedstawicielką organizacji zrzeszających przedsiębiorców została natomiast Katarzyna Kaczmarska - Członek Zarządu Warszawskiej Izby Gospodarczej.

Jako reprezentanci samorządów do Rady weszli Robert Nogalski (Urząd Miejski w Piastowie) i Michał Babicki (Urząd Miasta Marki). W „rezerwie" pozostali Ryszard Haczek (Zastępca Wójta, Urząd Gminy Izabelin) oraz Henryk Oleszczuk (Urząd Miejski w Wołominie). Jako przedstawiciele operatorów desygnowano na-tomiast Jana Kuźmińskiego – Prezesa Zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych i Dariusza Załuskę – Prezesa Zarządu Mobilis Sp. z o.o. Rezerwowymi członkami zostali Bogdan Marcińczyk – Prezes Zarządu Komunikacji Miejskiej Łomianki oraz Radosław Marek – Wiceprezes Zarządu PKS Grodzisk Mazowiecki.

Do pracy w Radzie zaproszono także trzech wybitnych ekspertów w dziedzinie transportu, komunikacji miejskiej i zagospodarowania przestrzennego: dr. Andrzeja Brzezińskiego z Politechniki Warszawskiej, Marka Roszkowskiego - prezesa Biura Planowania Rozwoju Warszawy S.A. oraz dr. Michała Wolańskiego ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. ■

O komunikacji miejskiej należy rozmawiać

O komunikacji miejskiej należy rozmawiać, to temat skomplikowany, ale i fascynujący. Warto edukować już najmłodszych pasażerów. Dzięki temu w przyszłości na ulicach stolicy możemy mieć mniej aut i czystsze powietrze. Pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego odwiedzają warszawskie szkoły. Dzieci mogą przy okazji zobaczyć, jak od środka wygląda autobus elektryczny, a także przekonać się, że bez powietrza nie będą działać drzwi.



Nawyki komunikacyjne można kształtować. Jeśli ktoś od małego podróżował po mieście transportem publicznym, ten i w dorosłym życiu będzie z niego chętniej korzystał. A o to przecież chodzi w wielkim mieście, które codziennie jest narażone na gigantyczne korki, zanieczyszczenie powietrza i hałas, generowany przez samochody. Warszawa stara się promować korzystanie z komunikacji miejskiej - dzięki decyzji radnych dzieci uczące się w warszawskich szkołach mogą podróżować Warszawskim Transportem Publicznym bezpłatnie na podstawie Kart Ucznia.

Ale właściwie dlaczego warto to robić, skoro samochód jest wygodniejszy? Poza tym, jak korzystać ze zbiorowej komunikacji, żeby podróż upływała w przyjemnej atmosferze?

Na te pytania pomagają odpowiadać pracownicy ZTM, którzy każdego tygodnia odwiedzają warszawskie szkoły podstawowe i prowadzą zajęcia z wychowania komunikacyjnego. Jak przebiega taka lekcja? Czego dzieci mogą się dowiedzieć?

Na początek warto przybliżyć samą instytucję, jaką jest ZTM oraz markę WTP. Po czym poznać pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego? Tutaj dzieci wykazują się dużą wiedzą. Pojawiają się odpowiedzi, że autobusy i tramwaje pomalowane są na barwy żółto-czerwone. Można już odnotować pierwsze sukcesy w zaszczepianiu w świadomości najmłodszych warszawiaków marki WTP - jedno z dzieci odparło, że pojazdy transportu publicznego można rozpoznać po naklejce.

Kto jeździ do szkoły komunikacją miejską? Tutaj nie wszyscy mogą się pochwalić korzystaniem z autobusu lub tramwaju, ale to dlatego, że bardzo duża część uczniów mieszka w bliskim sąsiedztwie szkoły.

Jakie są zalety korzystania z WTP? Komunikacja miejska jest bardziej ekologiczna niż podróż samochodem, ale co to w praktyce oznacza? Jak zobrazować dzieciom tę zaletę? Najlepiej pokazać ją na konkretnym przykładzie. Jeśli do tramwaju zmieści się 200 pasażerów, a samochody osobowe w większości przypadków mieszczą pięć osób, to łatwo policzyć, że do przewiezienia takiej samej liczby ludzi potrzeba aż 40 samochodów (a rzadko zdarza się, by auta jeździły zapełnione całkowicie).

Taka liczba pojazdów ustawionych w jednej linii, tworzy pokaźnych rozmiarów korek, który natychmiast powoduje kolejne problemy w ruchu ulicznym: spaliny i hałas, a w efekcie niepotrzebne nerwy, gdy kierowcy trąbią na siebie. Lepiej przesiąść się do Warszawskiego Transportu

Publicznego, którym dojedziemy niemal w każde miejsce stolicy, a nawet daleko poza jej granice, przy okazji czytając książkę.

Czego jeszcze mogą się dowiedzieć uczniowie podczas zajęć z wychowania komunikacyjnego? Dzieci mają okazję obejrzeć serię filmów z Panem Bilecikiem w roli głównej. W przystępny sposób zostały tam wyjaśnione podstawowe pojęcia, opisujące komunikację miejską, reguły dobrego wychowania obowiązujące w komunikacji zbiorowej (ustępowanie miejsca osobom starszym, niepełnosprawnym, zakaz spożywania posiłków) czy zasady bezpiecznego podróżowania (czemu służą żółte linie, dlaczego należy trzymać się poręczy, czemu nie wolno wysiadać ani wsiadać po sygnale dźwiękowym, a tym bardziej przebiegać przez ulicę na czerwonym świetle w pogoni za autobusem).

Po przerwie na dzieci czeka część praktyczna zajęć komunikacyjnych, która odbywa się w autobusie elektrycznym, zaparkowanym na szkolnym parkingu. Pojazdów napędzanych w ten sposób można spotkać na warszawskich ulicach coraz więcej, dlatego warto, by dzieci poznawały zasadę ich działania. Uczniowie mają okazję zobaczyć co kryje się pod maską autobusu elektrycznego, czyli tam, gdzie normalnie nie ma możliwości zajrzeć i przekonać się, jak wielkie baterie dostarczają energię do silnika.

Zachwyt dzieci wywołuje rozkładający się pantograf, który budzi skojarzenia z anteną satelitarną. Wiele zabawy dostarczają próby otwarcia drzwi, które zostały zablokowane przez ciśnienie w układzie hydraulicznym – najwięksi klasowi siłacze mają szansę zmierzyć się z tym wyzwaniem. Dzieci w ten sposób mają okazję się przekonać, jak ważne jest powietrze wtłaczane do układów autobusu przez sprężarkę. Kiedy powietrze zostaje spuszczone, drzwi ustępują bez problemu.

Bardzo ważne jest sprawne wsiadanie i wysiadanie z autobusu czy tramwaju, dlatego podczas zajęć dzieci mają okazję przećwiczyć prawidłowe zachowanie. Uczniowie, których rozpiera energia, bardzo często nie zachowują przy tym należytej ostrożności, stwarzając zagrożenie dla siebie i innych pasażerów oraz przysparzając kłopotów nauczycielom i wychowawcom. Brak dyscypliny to również problem podczas samej podróży.

Dzieci potrafią zapomnieć o tym, że należy trzymać się poręczy, lubią bawić się biletomatami lub kasownikami, biegać w przejściach między rzędami siedzeń. Takie zachowanie jest nie tylko uciążliwe, ale również niebezpieczne, dlatego podczas zajęć dzieci dostają wskazówki, co należy, a czego pod żadnym pozorem nie wolno robić podczas podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym. Lekcja kończy się próbnym kasowaniem biletów (dzięki decyzji stołecznych radnych uczniowie warszawskich szkół podróżują komunikacją miejską bezpłatnie, ale warto się nauczyć dobrych nawyków zawczasu).

Uczniowie, wyposażeni w taką wiedzę, wracają do szkoły, gdzie w dalszym ciągu na przerwach mogą dyskutować o tym, co zobaczyli i wysłuchali podczas lekcji. Następnym razem, gdy wsiądą do autobusu lub tramwaju, będą wiedzieć, jak się zachować. A może nawet wezmą ze sobą rodziców i rodzeństwo? ■



Dzieci chłoną wiedzę o komunikacji



Obserwuję, że coraz więcej uczniów dojeżdża do szkoły transportem publicznym. Lekcje wychowania komunikacyjnego pomagają im nauczyć się odpowiednich zachowań – mówi Anna Moroz, nauczycielka ze Szkoły Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 344 im. Powstania Warszawskiego.

Pani klasa brała udział w zajęciach z wychowania komunikacyjnego. Jakie były wrażenia dzieci po zakończeniu lekcji?

Byłam na miejscu z uczniami i przyznaję, że dzieci były bardzo zaciekawione, aktywne, zadawały pytania, chociaż trafili się nam uczniowie, którzy stwierdzili, że było nudno i im się nie podobało, a jeden chłopiec pochwalił się, że jego „tato pracuje w Zarządzie Transportu Miejskiego i on już wszystko wie". Dla zdecydowanej większości były to jednak nowe wiadomości i uważam, że takie zajęcia były potrzebne.

Uczniowie mogli zajrzeć pod maskę autobusu elektrycznego. Podobało im się?

Zdradzę, że bardzo zainteresowane były dziewczyny, co mnie trochę zaskoczyło, bo spodziewałam się, że bardziej aktywni będą w tym przypadku chłopcy. Podobało im się to, jak podniesiona została maska, tłumaczona zasada działania poszczególnych mechanizmów. Dzieci dostały bilety, mogły je skasować, co oczywiście sprawiło im wielką frajdę. Najlepszą zabawę stanowiło jednak otwieranie zablokowanych drzwi i próby siłowania się z nimi. Podnoszący się pantograf spowodował głośne okrzyki zachwytu.

Jak wiele dzieci przyjeżdża do szkoły Warszawskim Transportem Publicznym?

Z tego, co wiem, to nie każde dziecko ma możliwość jeżdżenia autobusem, chociaż w naszej klasie chyba nie było nikogo, kto nie podróżowały w ten sposób przynajmniej raz. Wielu rodziców dowozi swoje pociechy do szkoły samochodami, ale pod koniec zeszłego roku, kiedy sama odwoziłam córkę tramwajem do szkoły zauważyłam, że sporo osób przesiadło się do komunikacji miejskiej. Myślę, że nawet około połowy dzieci już dojeżdża do szkoły i wraca do domu komunikacją miejską, wielu podróżuje nawet z rodzicami. Jesteśmy szkołą sportową i dlatego uczy się u nas dość duża liczba dzieci spoza rejonu, nie mają domu blisko, nie mają możliwości dotarcia na piechotę, na szczęście w pobliżu jest przystanek tramwajowy.

Dzięki decyzji warszawskich radnych uczniowie mają teraz bezpłatne przejazdy, na podstawie Karty Ucznia.

Myślę, że to przesiadanie się z samochodów do autobusów i tramwajów sprzęgło się z wprowadzeniem Karty Ucznia.



Kiedy jest ciepło, to staram się chodzić na piechotę, ale często córka sama prosi mnie o to, żebyśmy w drodze do szkoły skorzystały z tramwaju. Dla dzieci taka podróż to jest frajda.

Jak uczniowie zachowują się w komunikacji miejskiej podczas wycieczek szkolnych?

Nie ma jednego wzorca, bo spotykam zarówno dzieci mocno pobudzone, jak i bardzo spokojne. Zdarzają się nieraz wycieczki, podczas których dzieci się wygłupiają, siadają na oparciach. Szczególne zainteresowanie budzą w nich również biletomaty, którymi próbują się bawić. Czasami jeżdżę na wycieczki i widzę, że tramwaj jest atrakcją nawet dla tych, które na co dzień jeżdżą najczęściej samochodem. Rozmawialiśmy z naszymi uczniami o zachowaniu względem osób starszych, matek z dziećmi, żeby wiedziały, jak należy się zachować, gdy taką osobę spotkamy w komunikacji miejskiej. Są dzieci, które ustąpią miejsca, ale widziałam też takie, które siedzą, bo uważają, że taki przywilej im się należy. Dobre nawyki wynosi się z domu, ale zajęcia z wychowania komunikacyjnego mogą być w tym przypadku niezwykle pomocne i pomóc skorygować niewłaściwe postawy.



Dzieci miały okazję zobaczyć również, jak kierowca opuszcza podwozie pojazdu i otwiera specjalną klapę. To pomaga uwrażliwić je na potrzeby innych pasażerów?

Sama często jestem świadkiem, jak osoby niepełnosprawne korzystają z komunikacji miejskiej. Córka po raz pierwszy widziała opuszczanie klapy podczas zajęć w szkole, a potem sama zwróciła moją uwagę, gdy podróżowałyśmy autobusem. Częstsze korzystanie z komunikacji miejskiej pomaga dostrzegać takie rzeczy.

Możliwe jest zapanowanie nad rozbrykaną wycieczką?

Kiedy podróżuje wycieczka, to najczęściej panuje chaos i przede wszystkim trzeba dzieci uspokoić, bo hałas może przeszkadzać innym pasażerom. Oczywiście, nie zamkniemy dzieciom buzi, ale możemy go próbować ograniczyć, a na pewno zwracać im uwagę. Dzieci są podekscytowane, to normalne, bo wyjście ze szkoły stanowi dla nich atrakcję, jedziemy w ciekawe miejsce, a w przypadku naszej, sportowej szkoły – bardzo często na zawody pływackie. Staramy się skupić uczniów w jednym miejscu, w tym cel wsiadamy na ogół jednymi drzwiami. Pamiętam, że kiedyś przy wysiadaniu rozdzieliliśmy się na dwie grupy, żeby zrobić to sprawniej. Nie przesuwamy się do początku, raczej staramy się skupić na końcu autobusu czy tramwaju.

Czyli korzystanie z transportu publicznego będzie przyjemniejsze, jeśli będziemy bardziej zwracać uwagę na współpasażerów?

Przyznam, że bardzo podoba mi się kampania informacyjna z "monsterami". Jest bardzo dowcipna, przykuwa uwagę i zapada w pamięć. Wielkie brawa dla kogoś, kto wymyślił taką akcję. Przy okazji powiem, że bardzo nie lubię gdy ktoś głośno rozmawia przez telefon, zwłaszcza o prywatnym życiu. Nie mam ochoty w tym "uczestniczyć".

Trzeba było zwracać dzieciom uwagę na to, że nie należy spożywać posiłków w autobusie?

Nie pamiętam, żeby coś takiego przytrafiło się podczas mojej wycieczki - co najwyżej wypicie wody. Uważam, że jest czas, żeby w innym miejscu spokojnie zjeść posiłek. Jesteśmy klasą sportową i kiedy jeździmy na zawody pływackie, to tak organizujemy podróż, żeby dzieci posiliły się po zawodach. ■

Komunikacja uczy jak być ekologicznym

Postawy proekologiczne stają się coraz modniejsze, bo wzrasta świadomość zagrożeń, jakie niesie ze sobą zatruwanie środowiska naturalnego. Teraz, gdy jednym z najważniejszych tematów w Polsce jest jakość powietrza, warto zastanowić się, jak samemu można zadbać o poprawę jego jakości. Warto także przemyśleć, gdzie w wielkim mieście można znaleźć miejsca, w których oddycha się pełną piersią? Odpowiedzi na te pytania w obu przypadkach pomoże znaleźć komunikacja miejska.

Od kilku lat Zarząd Transportu Miejskiego organizuje gry miejskie, które towarzyszą obchodom Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu i pomagają promować postawy proekologiczne. W 2016 roku hasłem przewodnim było „Odkorkuj się", a gra miała na celu promowanie korzystania z transportu publicznego i zostawianie na co dzień w garażach prywatnych aut.

Na czym polegała ta zabawa? W wyniku zawiązanego spisku skradziono plany bardzo ważnej i nowoczesnej inwestycji związanej z komunikacją miejską. Złodzieje należą do organizacji, która chce zniszczyć te plany i tym samym utrudnić życie mieszkańcom, którzy odtąd będą musieli poruszać się tylko samochodami po zakorkowanych ulicach miasta. Tak zaczynał się scenariusz komunikacyjnej gry miejskiej „Odkorkuj się", która odbyła się 22 września w czasie Europejskiego Dnia bez Samochodu - miało to dodatkowy wymiar symboliczny i edukacyjny.

W grze mogło wziąć udział maksymalnie 100 osób podzielonych na drużyny składające się z od 2 do 4 zawodników. Ich zadaniem było poruszanie się po mieście komunikacją miejską (lub rowerem albo pieszo), znajdywanie różnych punktów oraz wykonywanie zadań o różnym stopniu trudności. Wszystko jak najdokładniej i jak najszybciej. Udział w grze był bezpłatny. Tak jak przejazdy komunikacją miejską podczas Europejskiego Dnia bez Samochodu.

Zainteresowanie grą było bardzo duże. Rejestracja uczestników rozpoczęła się 5 września. A już po kilku dniach wszystkie miejsca były zajęte.

W 2017 roku skoncentrowaliśmy się na walce z zanieczyszczeniami powietrza, dlatego gra zyskała tytuł „Misja SmogOff". Tutaj z kolei, pomiędzy 16 a 22 września na uczestników gry czekały nowe wyzwania, których motywami przewodnimi były: walka ze smogiem, transport publiczny, ekologia. Uczestnicy mieli za zadanie: biegać, chodzić i jeździć rowerem po mieście, znajdować różne punkty i wykonywać zadania – wszystko jak najdokładniej i jak najszybciej. Ważne było jedno: w czasie wykonywania zadań nie wolno było używać samochodu. Podobnie jak rok wcześniej udział w grze nic nie kosztował, a na zwycięzców czekały atrakcyjne nagrody.



Promowanie postaw ekologicznych to zachęcanie także do odwiedzania atrakcyjnych miejsc. Odpoczynek na łonie natury może zachęcić wielu ludzi do dbania środowisko, bo przecież natura nie jest nam dana raz na zawsze. Warszawa oferuje wiele zielonych, atrakcyjnych przyrodniczo miejsc, gdzie można odpocząć, uprawiać sport, ale też dowiedzieć się czegoś ciekawego na temat ekologii.

W celu ich odwiedzenia nie trzeba podróżować daleko. Duże, zielone przestrzenie można znaleźć nawet bez opuszczania centrum miasta, jak choćby Lasek na Kole. Takich miejsc jest więcej i można do nich wygodnie dojechać komunikacją miejską – bo cóż to za odpoczynek na łonie natury, gdy po drodze wyemitujemy sporo spalin?

Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego przygotował **Zieloną Mapę**, dzięki której w jednym miejscu można znaleźć zielone miejsca stolicy i połączyć przyjemne z pożytecznym: wyjechać, odpocząć, a jednocześnie chronić środowisko naturalne. Po co jechać na wycieczkę samochodem i następnie martwić się o znalezienie miejsca do parkowania? Komunikacją miejską można we wszystkie tego typu punkty dojechać sprawnie i wygodnie. Mapa, z zaznaczonymi na niej zielonymi miejscami, jest dostępna na stronie www.ztm.waw.pl.

Dlaczego warto było stworzyć taką mapę? Nazwy warszawskich przystanków rządzą się swoimi prawami i niekoniecznie są tożsame z parkami czy rezerwatami, przy których się znajdują. Nie zawsze wiadomo, gdzie wysiąść, aby szybko dotrzeć np. do lasu. Zależy nam, aby dzięki naszej inicjatywie mogli Państwo szybciej i łatwiej odwiedzić interesujące przyrodniczo miejsca Warszawy. Zachęcamy, aby je poznać, ale też szanować. Nie zawsze są to rezerwaty przyrody, natomiast na pewno w każdym z miejsc zaprezentowanych na mapie jest coś ciekawego do zobaczenia. Na mapie znajdziemy zaznaczone tzw. Zielone Punkty, a po najechaniu na nie, otrzymamy informację nie tylko o samym miejscu, ale także o ich usytuowaniu na mapie komunikacyjnej Warszawy.

Kto, po samej nazwie przystanku Deotymy, zorientowałby się, że znajduje się w pobliżu Lasku na Kole albo wysiadając na przystanku Fort Radiowo przypuszczałby, że tuż obok jest piękny rezerwat przyrody Łosiowe Błota? Z mapy można się dowiedzieć nie tylko, gdzie należy wysiąść, ale także, jakimi środkami komunikacji można się w wybrane miejsca dostać. Oprócz informacji o Zielonych Przystankach i wskazówek dojazdów, mapa oferuje jeszcze możliwość sprawdzenia aktualnego poziomu hałasu w mieście oraz jakości powietrza, którym oddychamy. Być może takie dane będą dla kogoś bodźcem do tego, by przesiąść się z samochodu do komunikacji miejskiej?

Według zamierzeń władz stolicy Warszawski Transport Publiczny ma również dawać dobry przykład uczestnikom ruchu drogowego oraz być jak najmniej uciążliwy dla środowiska naturalnego oraz mieszkańców Warszawy. Z tego powodu promowane są środki transportu zeroemisyjne i niskoemisyjne, które oprócz tego, że mniej zatruwają środowisko naturalne, to są w dodatku cichsze.



Traktem Królewskim już od jakiegoś czasu jeżdżą autobusy elektryczne, obsługujące linię 222, a pojazdów, wykorzystujących ten typ napędu będzie w niedługim czasie jeszcze więcej. Według planów władz Warszawy do 2020 r. po stołecznych ulicach ma kursować aż 160 „elektryków".

Władze Warszawy starają się także promować postawy proekologiczne wśród innych użytkowników

stołecznych dróg. Coraz popularniejsza staje się elektromobilność, a samochody napędzane prądem można spotkać w ruchu ulicznym. Warszawski Transport Publiczny ma ułatwiać korzystanie z nich w imię wspólnej troski o czystość powietrza w największym polskim mieście.

1 lutego, na mocy decyzji Rady m.st. Warszawy, wszedł w życie nowy regulamin parkingów Parkuj i Jedź. Wprowadził on Karty Eko dla użytkowników pojazdów elektrycznych oraz możliwość ich bezpłatnego doładowania. Nowe przepisy znoszą także opłaty za postój rowerów, motorowerów i motocykli na parkingach P+R. Wniosek o wydanie Karty Eko można składać w siedzibie Działu Zarządzania Węzłami Komunikacyjnymi Zarządu Transportu Miejskiego, przy ul. J. Kasprowicza 145. Użytkownik auta elektrycznego powinien okazać dowód rejestracyjny oraz dokument potwierdzającego jego dane (imię i nazwisko). Karty wydawane są niezwłocznie po złożeniu prawidłowo wypełnionego wniosku.

Dbaniu o ekologię służy również fotowoltaika, która jest coraz szerzej stosowana w komunikacji miejskiej. W 2016 roku zostały oddane do użytku panele fotowoltaiczne w zajezdni Miejskich Zakładów Autobusowych przy ulicy Woronicza. Zamontowano 280 sztuk, każdy o mocy 65 watopików. Obecnie uzyskiwana moc wystarcza na pokrycie całego zapotrzebowania oddziału w energię



elektryczną, co znacznie obniża zapotrzebowanie na energię pozyskiwaną z węgla – to kolejny element proekologiczny funkcjonowania komunikacji miejskiej.



Komunikacyjna etykieta – dla dzieci i dorosłych

Jak dzieci powinny się zachowywać w komunikacji miejskiej? Odpowiedź wydaje się prosta: grzecznie. Ale co to w praktyce oznacza? Co może najbardziej przeszkadzać, gdy do pojazdu wsiada wycieczka szkolna? O zasadach komunikacyjnej etykiety warto uczyć się od najmłodszych lat i pamiętać o nich nawet w dojrzałym wieku, o czym przypominają „komunikacyjne monstery".

Dzieci mają swoje prawa: są wesołe, pełne energii, rozbrykane, ciekawe świata. Wszystkiego chcą dotknąć, sprawdzić, ciężko im utrzymać koncentrację. Biegają, śmieją się, krzyczą, przepychają. Kiedy w ten sposób zachowują się na szkolnym boisku lub na placu zabaw, wypada się tylko cieszyć. Jednak, kiedy wsiadają do pojazdów transportu publicznego i to w dodatku większą grupą, taka postawa może drażnić, przeszkadzać, a nawet być potencjalnie niebezpieczna. Kierowcy autobusów na co dzień stykają się z setkami dzieci, które podróżują w mniejszych bądź większych grupach, jadą na wycieczki.

Bardzo ważne jest, by w takich sytuacjach zdecydowanie reagowali opiekunowie, którzy powinni uspokajać swoich podopiecznych.

Dzieci psocą w autobusie, ale niestety bardzo często trafiam na wychowawców, którzy kompletnie nie reagują na ten problem. Ostatnio dzieci zaczęły się bawić biletomatem, zwróciłem im uwagę i jeszcze spotkałem się z nieprzyjemną reakcją nauczycielki, która spytała "czego od nich chcę, bo to ona ich pilnuje"? To nie jest zabawka, którą się dzieci mogą bawić. Chociaż ostatnio, przyznam, miałem taką sytuację, że opiekunowie uciszali i uspokajali uczniów - mówi kierowca MZA, Krzysztof Więcek.

Kiedy dzieci się rozbrykają, zapominają o trzymaniu się barierek i może zrobić się naprawdę niebezpiecznie. Przy ostrym hamowaniu autobusu, a takie sytuacje mogą się zdarzyć na drodze w każdej chwili, bardzo łatwo stracić równowagę. Można wtedy upaść lub uderzyć w jednego ze współpasażerów.

Najlepiej, żeby dzieci zajmowały miejsca siedzące, a nie biegały po autobusie. Jeśli nie mogą usiąść, to należy zgrupować je na tyle szczelnie, żeby nie mogły biegać. Z punktu widzenia kierowcy najlepiej, żeby w autobusie był lekki tłok, bo to ogranicza przestrzeń do płatania figli. Jeśli się nad dziećmi nie zapanuje, to w przypadku nagłego hamowania można nabić sobie guza i kończy się pretensjami pod adresem kierowców.





Dla dzieci, zwłaszcza tych młodszych, podróż autobusem, tramwajem lub metrem stanowi wielką przygodę. Wszystko jest ciekawe, wszystko próbują sprawdzić osobiście, empirycznie - wszystkiego chcą dotknąć. Jeśli jeszcze wciśnięcie guzika powoduje jakiś sygnał dźwiękowy, to zabawa jest dla uczniów lepsza, ale niekoniecznie bardziej do śmiechu jest kierowcom.

Wciskanie dla zabawy przycisków, może być bardzo uciążliwe dla kierowcy, bo po wciśnięciu jest jeszcze sygnał dźwiękowy. Dziecko naciśnie guzik raz, ale jeśli słucham takich „piśnięć" przez cały dzień setki, to pod koniec zmiany może mnie solidnie boleć głowa. Ten dźwięk również rozprasza.

Problemy z koncentracją mogą być spowodowane również głośnymi rozmowami, które dzieci prowadzą w autobusie, zwłaszcza jeśli zajmą miejsce tuż za kabiną kierowcy.

Wtedy jest trudniej skupić uwagę na prowadzeniu pojazdu. Czasami pasażerowie sami zwracają uwagę dzieciom, żeby zachowywały się ciszej. Jest to miejsce publiczne, więc trzeba szanować potrzeby innych.

Głośne rozmowy z towarzyszami podróży lub przez telefon to jedne z najbardziej uciążliwych zachowań, jakie mogą się przytrafić podczas korzystania z transportu zbiorowego. Występuje również w postaci głośnego słuchania muzyki, bez użycia (łatwo dziś dostępnych) słuchawek. Podróżując Warszawskim Transportem Publicznym powinniśmy się wystrzegać tego typu aktywności i to nie tylko młodsi pasażerowie, ale również dorośli.

W komunikacji miejskiej bardzo istotne jest pamiętanie o potrzebach innych osób, które stoją bądź siedzą obok nas. Coś, co dla nas może być naturalne, dla innych może stać się irytujące. Może przeszkadzać albo wręcz utrudniać podróżowanie komunikacją miejską.

O tym, że należy się wczuć w sytuację współpasażerów, przypominają plakaty z monsterami, które można spotkać w taborze Warszawskiego Transportu Publicznego. Głośne rozmowy, głośne słuchanie muzyki, spożywanie posiłków, które pachną bardzo intensywnie, rozpychanie się w przejściu czy niedostrzeganie osób starszych i chorych, które mogłyby skorzystać z siedzenia – to tylko niektóre zachowania mogące się okazać uciążliwymi dla współpasażerów. Dlatego w pojazdach WTP można spotkać plakaty z monsterami. W żartobliwej formie przedstawiają sposoby łamania komunikacyjnego *savoir vivre'u* i mogą dać do myślenia niejednemu pasażerowi. Wsiadając do autobusu, metra czy tramwaju pamiętajmy, że niezależnie od tego, gdzie jedziemy, powinniśmy mieć wspólny kierunek – życzliwość. ■



Komunikacyjna gra w kolory (cz. II)

Po zakończeniu II wojny światowej najważniejszym zadaniem stało się odbudowanie stołecznej komunikacji miejskiej i zorganizowanie taboru na potrzeby odradzającej się Warszawy. Nikt nie myślał o specjalnym ujednolicaniu malowania czy symboli. Przedstawiamy drugą część historii oznaczeń komunikacji miejskiejw Warszawie.

Po praskiej stronie Warszawy transport publiczny zaczęto organizować już we wrześniu 1944 roku. Odgruzowywano tory, remontowano sieć, naprawiano tabor. Na drugim brzegu Wisły trwały jeszcze powstańcze walki, a niemiecka artyleria mogła skutecznie razić cele, znajdujące się na Pradze. Z tego powodu wielu robotników, pracujących nad przywróceniem funkcjonowania komunikacji miejskiej w Warszawie, odniosło obrażenia, a nawet poniosło śmierć. Po wycofaniu się Niemców ze stolicy można było przystąpić do odbudowy transportu publicznego również w drugiej części miasta.

fot. NAC, 51-182-2



Przede wszystkim próbowano odzyskać tabor, który został w Warszawie i w czasie walk powstańczych służył jako elementy barykad. Nic dziwnego, że to, co udało się wyciągnąć z ruin w 1945 roku (tramwaje), pomalowano w barwy z okresu okupacji. Dopiero kilka lat później podjęto decyzję, by wagony tramwajowe, wożące warszawiaków, miały barwy kremowo-czerwone. Na jednym z zachowanych zdjęć z tamtego okresu widać zniszczony w czasie wojny wagon doczepny P14 z charakterystycznymi obramowaniami - ten element malowania zniknął z taboru pod koniec lat 40. Na burcie tego wagonu widnieje również Syrenka z piorunami. Tego wizerunku nie widać również na zdjęciu z końca lat 40., na którym widać mechanika, naprawiającego wagon typu P10.

Ponieważ odczuwano dramatyczny brak taboru, starano się go pozyskiwać wszelkimi, możliwymi sposobami. Po klęsce Niemiec, do Warszawy przyjechały wagony tramwajowe z Berlina, które krótko przed wojną zostały zamówione przez stolicę Polski. Gdy wybuchła wojna, nie odebrane jeszcze z fabryk wozy zostały przez władze okupacyjne przetransportowane do Berlina i tam rozpoczęły swoją służbę. Nic dziwnego, że na ich burtach naklejono plakaty z napisem: „*Zrabowane przez Niemców tramwaje wracają do Polski! Do Warszawy!*” Nie było zapewne czasu ani środków na przemalowanie ich, dlatego jeszcze pod koniec lat 40. po Warszawie jeździły wagony w kolorze kremowym (właściwie kości słoniowej), na których widniały nawet stare, niemieckie reklamy.


fot. NAC, 40-5-17-3

Kiedy do stolicy zaczęto dostarczać nowoczesne wagony typu 13N zastosowano tam następujący układ barw: biało-czerwono-biały, patrząc w kolejności: okna, burty i osłona podwozia. Dachy tradycyjnie były szare, a listwa wzdłuż wagonu czarna. Po drobnych zmianach w konstrukcji wagonów zamalowano biały pas na dole na kolor czerwony, a listwę na biało.

Od czasu do czasu eksperymentowano z malowaniem wagonów. Ciekawym pomysłem było pomalowanie w roku 1973 czterech wagonów typu 13N w kolory kremowy i pomarańczowy. Malowanie takie wykonano na próbę, ale jak widać, nie przyjęło się ono w stolicy.

Dostarczane od 1975 roku wagony 105N poszczególnych wersji nie przeszły istotniejszych zmian w malowaniu. Zasadniczo różniło się tylko malowanie dwóch pierwszych egzemplarzy przysłanych na próby, w których zastosowano układ barw patrząc od dachu w dół: kremowy, czerwony, kremowy. W dostarczanych seryjnie wagonach typu 105N biały pas był okienny, a czerwona cała reszta pudła.

Żółty kolor na wagonach tramwajowych pojawił się około połowy lat 90. – ta barwa zaczęła wtedy zastępować elementy pomalowane na biało. Pierwszymi składami, na których dominuje kolor żółty (z ciemnoczerwonymi elementami w różnych konfiguracjach) były wagony typu 116Na. Obecnie jest to układ barw, do którego warszawiacy zdążyli przywyknąć oraz go polubić. Zaproponowany w pewnym momencie nowy wzór (dominacja koloru ciemnoczerwonego z elementami szarymi oraz żółtymi) spotkał się z negatywnym przyjęciem i bardzo szybko wrócono do koloru żółtego, na którym doskonale jest widoczny znak Warszawskiego Transportu Publicznego, czyli litera „t" wpisana w okrąg.

Po 1945 roku, w miarę remontowania wagonów i ich przemalowywania, zostawiono herb miasta jedynie na burtach bocznych. Herb na burtach tramwajów był bardzo uproszczony. Usunięto z niego m.in. koronę i nie ma pewności, czy władza ludowa uczyniła to ze względów ideologicznych, co dla wygody przy wykonywaniu szablonu (zapewne chodziło o tę drugą przesłankę). Kształt syrenki stał się maksymalnie uproszczony, tarcza przylegała bezpośrednio do ciała, włosy spięte zostały w kok, szabla nie była zakrzywiona, lecz prosta, ogon malowano bez zaznaczonej na nim łuski. Kartusz herbowy otrzymał czarną obwódkę, czerwone jasne pole, natomiast syrenka była koloru żółtego. Inną sprawą było samo wykonanie syrenek pozostawiało wiele do życzenia.

W pierwszych, powojennych latach na tramwajach numery linii malowano na dużych, okrągłych tablicach, umieszczanych pionowo na dachu wagonu. Na dole z kolei, umieszczano tablicę z określeniem kierunku, w którym jechał skład.

Po zakończeniu II wojny światowej zmieniło się również malowanie warszawskich autobusów. W pierwszych, powojennych miesiącach funkcję tę spełniały wojskowe ciężarówki, więc nie było w tym przypadku mowy o jakimkolwiek przemalowywaniu. Mieszkańcom musiało wystarczyć, że taki pojazd posiadał oznaczenie linii.

Kiedy na stołecznych ulicach pojawiły się „klasyczne" autobusy" nie malowano już całych pojazdów na czerwono, ale górę pojazdu (od linii okien) zostawiono białą lub kremową. Można powiedzieć, że gdy do stolicy dotarł w 1947 roku pierwszy transport chaussonów, to ten schemat barw stał się oficjalnie obowiązującym.



fot. NAC, 40-5-13-1

Zdarzały się, oczywiście, wyjątki od tej reguły, związane z wyglądem karoserii poszczególnych modeli autobusów. Ich producenci, zachowując zestaw kolorystycz-ny, nakładali poszczególne barwy zgodnie z układem linii karoserii.

Tak malowany był np. radziecki ZIS z 1954 r., gdzie producent zastosował układ barw w schemacie biały, czerwony, biały. We francuskim Chaussonie APH 520 kolor kremowy z kolei zdominował nadwozie. Kolejnym typem autobusu, malowanego tak jak wyżej wspomniany ZIS, były francuskie Berliety produkowane na licencji w Jelczu typ PR 100 i 110. Ich użytkowanie przypadło m.in. na czas kryzysu gospodarczego z lat 80. Dlatego autobusy typu PR 100 bardzo często po remontach, malując ich karoserie, bez dolnego białego pasa, na wszystkie odcienie czerwieni. Raz zdarzyło się nawet, że partię autobusów pomalowano w fabryce Jelcza na brązowo, a wynikło to ze zmieszania różnych odcieni czerwonego lakieru.

Zakupione pod koniec lat 70-tych Ikarusy typu 280 (przegubowe) były użytkowane w różnych wersjach niemal przez 30 lat, dlatego otrzymały największą ilość wersji malowania.

Od 1992 r. dla wszystkich autobusów warszawskiej komunikacji miejskiej obowiązują barwy żółto-czerwone. Wymiana barw zajęła przewoźnikom sporo czasu. Na tramwajach zakończyła się w 1999 roku, natomiast ostatni czerwony autobus dotrwał jeszcze do roku 2009. Obecnie, nowoczesne, niskopodłogowe autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego są malowane jednolicie (z zachowaniem różnic wynikających z kształtu nadwozia) w barwy żółto-czerwone, co podkreśla ich warszawski charakter oraz wygląda bardzo estetycznie. Równolegle z pojawieniem się na ich burtach „tetki" zniknęła z przodów Syrenka.

O skali problemów, z jakimi musiał się zmierzyć transport zbiorowy w pierwszych powojennych latach świadczy nie tylko brak taboru, ale także słupków przystankowych. Te, które się zachowały, miały niemieckie napisy i nie nadawały się do użytku. Zdecydowano o postawieniu nowych, z charakterystycznymi literami „A" oraz „T", które można było spotkać jeszcze przed wybuchem wojny. Ten model sprawdził się na tyle dobrze, że później stosowano podobny wzór.

Po uruchomieniu trolejbusu w styczniu 1946 roku musiał się zmienić również schemat oznaczania przystanków, więc zdecydowano, że na literę "T" naniesiony zostanie napis "BUS". Jakie barwy miały przystanki? Wszystkie słupki jak i litery w owalu były czerwone, poza napisem "BUS". W sytuacji ciągłego niedoboru materiałów ciężko było zadbać o jednolity wygląd przystanków. Kolor tarczy w kolorze przeważnie piaskowym bądź kremowym zależał tak naprawdę od posiadanej farby.

Przez lata przystanki się zmieniały, pojawiały się nowe konstrukcje, już nie tak prowizoryczne, jak w latach 40. W 1974 r. przy ulicach stanęły aluminiowe wiaty typu "Ł", w dwóch wersjach - ustawiano je początkowo na chlubie Warszawy tamtych lat - Trasie Łazienkowskiej. Nowością był montowany razem z nimi żółty, podświetlany słup z literą "T" lub "A", a od 1983 roku "T-bus". Te wiaty pamiętą z pewnością jeszcze wielu warszawiaków, a zapewne niektórzy wspominają je z sentymentem. Dziś, na szczęście, wiaty przystankowe są standardem, co czyni oczekiwanie na autobus i tramwaj znacznie przyjemniejszym. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:

- *www.ztm.waw.pl*
- *http://mkm101.republika.pl*

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

zakochaj się w Warszawie